

MÉRIDA Y EL TRANSPORTE DEL TABACO ESTANCADO DE LA GRITA (1788-1796)

Yoimar Perdomo *

El principal objetivo de este trabajo es el de demostrar que parte importante del transporte del tabaco ambirado* desde la Factoría de Bailadores hasta la Administración General de Maracaibo, entre 1788 y 1796, estuvo incluido entre las obligaciones que le competían a la Administración Subalterna de la Renta del tabaco de Mérida; como consecuencia del interés que tenía la Renta en que el proceso de conducción del tabaco es total se realizara en condiciones estructurales y funcionales (tanto desde el punto de vista administrativo como de la dinámica de la economía tabacalera), óptimas para ella.

La investigación llevada a cabo implicó la realización de un arqueo de fuentes bibliográficas, hemerográficas, y en especial, de fuentes documentales. Estas últimas depositadas en el Archivo Histórico de Mérida, la Sala Febres Cordero del Instituto Autónomo Biblioteca Nacional y el Archivo Histórico de la Grita; que luego fueron transcritas usando las técnicas paleográficas y, posteriormente, clasificadas de acuerdo a sus contenidos. Sobre todo valorando su información intrínsecamente como producto de un momento histórico y como elementos participantes de una totalidad socio-económica.

EL CIRCUITO DEL TRANSPORTE DEL TABACO AMBIRADO, POR EL PUERTO DE SANTA ROSA, COMO OBLIGACION IMPUESTA A LA ADMINISTRACION SUBALTERNA DE MERIDA,

En Venezuela el Estanco* organizó el proceso productivo de la hoja geográficamente, de acuerdo a crite-

rios técnicos respecto a las posibilidades del suelo para el cultivo de los distintos tipos de tabaco y a la preocupación de la Corona por la integración de una economía complementaria, sin competencia interna, que garantizase mantener el nivel de los precios (1). Esto dió origen a la formación de centros de producción (cultivo y beneficio) y de distribución de la hoja. Las operaciones concernientes a cada uno de ellos se realizaba bajo la organización administrativa de la Renta a través de sus Factorías y Administraciones.

La Grita fue el centro de producción de tabaco ambirado, de cuyo control y vigilancia se encargaba la Factoría de Bailadores. Las Administraciones de La Grita, Mérida, Maracaibo y Coro fueron sus centros distribuidores. Sin embargo, por razones metodológicas, se ha caracterizado a la General de Maracaibo como centro distribuidor del tabaco gritense pues el 76% del producto exportado desde la Factoría, se remitía a la Administración General de la Provincia; y porque era ella la encargada de su distribución hacia áreas fuera de la localidad provincial - Coro-(2).

Las vías de comunicación entre áreas de producción y de consumo, con el centro distribuidor-Administración de Maracaibo como intermedio entre ambas, fueron las rutas naturales de acceso al Lago de Maracaibo. Las condiciones de adversidad de las trochas que servían de

* Escuela de Historia-Facultad de Humanidades-Universidad de los Andes-Mérida.

vías de transporte se debían a: 1) Los elementos condicionantes de la geografía andino-montañosa: relieve, clima y vegetación (3); 2) La presencia en las zonas costero-lacustres de grupos indígenas no sometidos al control del Estado español, pues los llamados "Motilones Bravos" (4), representaban un peligro para la seguridad de los transportes. 3) La cercanía geográfica de las vías de acceso al Lago, a las rutas por donde el contrabando se había convertido en una práctica ordinaria (5).

Así, en el siglo XVIII, el interés por una vía de comunicación expedita con el Lago de Maracaibo y la necesidad de eliminar un obstáculo a la seguridad de las conducciones, así como a la expansión económica de los blancos criollos acaudalados; tenían un objetivo en común: la reducción y sometimiento de los *Motilones Bravos*. Lo primero con un interés económico y de seguridad. Lo segundo, a cargo de los misioneros capuchinos, con un fin religioso; pero, por sus consecuencias a largo plazo y como tarea encomendada por el Estado y financiada por los blancos criollos acaudalados (6) en íntima relación por los objetivos del interés económico por una de comunicación expedita con el Lago. Como consecuencia de ello se establecieron el Puerto del Escalante en 1777 (7) y el Puerto de Santa Rosa en 1788 (8); los que se constituyeron en los dos principales puntos de comunicación entre el centro productor de tabaco ambirado y su centro distribuidor.

Entre 1788 y 1796, los traslados de la hoja se realizaron por el Puerto de Santa Rosa en 1788 (8); los que se constituyeron en los dos principales puntos de comunicación entre el centro productor de tabaco ambirado y su centro distribuidor.

Entre 1788 y 1796, los traslados de la hoja se realizaron por el Puerto de Santa Rosa. La preferencia por esta vía se debió a las ventajas de tipo estratégico que su ubicación geográfica ofrecía a la seguridad de los ingresos de la Renta. Esto por un lado; y, por otro, el uso de esta vía permitía una división administrativa de los circuitos del proceso de conducción del tabaco entre La Grita y Mérida, ya que el Puerto era competencia jurisdiccional de la Administración con sede en aquella ciudad., lo que posibilitaba una funcionabilidad más eficaz del Estanco como empresa de Estado. Pues debido a que parte importante de la población de La Grita debió estar dedicada a las actividades concernientes al cultivo, beneficio y empaque de la hoja; la Factoría podía dedicarse de manera más efectiva a su control y vigilancia.

Las razones de tipo estratégico que representaban una ventaja para los intereses de la Renta fueron: 1) La cercanía del Puerto del Escalante a las rutas del occidente venezolano, por donde el comercio ilegal se había convertido en una práctica ordinaria (9). Favorecido esto, por el hecho de que, al occidente se encontraba una puerta abierta a las actividades del comercio clandestino: los Goajiros, que tradicionalmente han sido comerciantes, no pudieron ser sometidos al control de la Corona, lo que motivó que el comercio por las rutas del territorio adyacente al de su dominio y conocimiento se mantuviera al margen del control metropolitana (10). En estas circunstancias, realizar las conducciones del tabaco estatal por zonas adyacentes a las del dominio del contrabando implicaba, por un lado, el riesgo del robo del producto y su desviación hacia un destino distinto al previsto, para él, por la Renta. Por el otro, significaba

un gasto adicional en el despliegue de un mayor número de escolta armada para la protección del producto objeto de la conducción. 2) La proximidad del Puerto de Santa Rosa a la Misión Capuchina de su mismo nombre, su presencia significaba un obstáculo menos a la seguridad de las conducciones y una disminución, en los costos del resguardo o escolta armada.

El traslado del tabaco desde la Factoría de Bailadores a la Administración General de Maracaibo, por la ruta hacia el Puerto de Santa Rosa, comprendía tres circuitos o ejes de circulación. El primer circuito abarcaba el acarreo de las cargas desde la Factoría de Bailadores hasta la Cabuya de Estanques, confín o punto limítrofe entre las jurisdicciones de Mérida y La Grita (11), su efectuación corría por cuenta de los arrieros vecinos de la Parroquia de Bailadores y el vecindario de Mocotíes (actualmente Tovar); su organización y dirección formaba parte de las atribuciones que la Renta delegó a la Administración Subalterna de La Grita (12).

El segundo circuito estaba constituido por el traslado de los cargamentos de tabaco desde la Cabuya de Estanques hasta el Puerto de Santa Rosa; este eje de circulación se le impuso a la Administración Subalterna de Mérida entre 1788 y 1796; constituía el tramo de más arduo y prolongado trayecto (13) del perímetro vial (carente de una concepción matemático-espacial).

El tercer y último circuito del proceso de conducción del tabaco, constituía el embarque del producto en el Puerto de Santa Rosa para su traslado a la Administración General de Maracaibo. Este último eje de circulación no estaba a cargo de la Administración de Mérida, pues su competencia llegaba hasta el Puerto. Es factible que su realización estu-

viere a cargo de la General de Maracaibo, pues tampoco se encontraba entre las obligaciones de la Administración de La Grita. Este último tramo del perímetro vial se realizaba por vía lacústre, por esta razón y dado que el medio de transporte utilizado por excelencia, en la regiones andinas, fue la mula, el recorrido de este eje de circulación era de más fácil y eficaz efectua- ción si era llevada a cabo por conductores concedores de la vía lacustre y del medio de transporte, utilizado por aquella.

CONTRADICCIONES INHERENTES AL SEGUNDO CIRCUITO DEL PROCESO DE CONDUCCION DEL TABACO AMBIRADO DE LA GRITA.

El Estado, a través del Estanco, controló directamente cada una de las fases del proceso productivo del tabaco, a excepción de la fase del transporte.

La obligación de conducción impuesta a la Administración de Mérida trajo como consecuencia el establecimiento de una relación Renta-empresario-arriero-asentista, particular y contradictoria. La particularidad estuvo dada por la modalidades y circunstancias contenidas en el acuerdo legal o contrato de conducción celebrado entre ambas partes, para estimular las obligaciones a que cada uno se comprometía (14). Por medio de éste, y en especial del flete en él establecido, la Renta como beneficiaria exclusiva de la explotación agro-comercial del tabaco, limitó y condicionó la participación de la empresa privada del transporte en el negocio tabacalero.

Esta relación llevaba implícita una contradicción, pues en ella participaban dos entes con fines económicos definitivamente opuestos. Así, la Renta reglamentó la organización del proceso de conducción de acuerdo a sus intereses, tratando, como de

hecho fue, de apropiarse de la mayor parte de las ganancias y de limitar, al máximo la participación de los empresarios del transporte en las ganancias líquidas, mientras que éstos trataron de usar sus armas económicas (15) como mecanismo de presión para aumentar sus beneficios a través de la elevación del precio del flete. En esto incluyó, además de las condiciones estructurales y funcionales del proceso de conducción del tabaco estatal, la política de acosamiento al Estado español puesta en práctica por la Compañía de Filipinas (antigua - Compañía Guipuzcoana), pues le ofrecía mayores ventajas a los arrieros, en cuanto a las condiciones a que aquellos se comprometían, al precio del flete y la vía utilizada para el intercambio comercial con los productores de la jurisdicción de Mérida (16).

La lucha de intereses económicos contradictorios entre la Renta estatal y los arrieros asentistas se puso de manifiesto entre 1792 y 1796 a través de la oposición de los conductores a transitar por la vía a Santa Rosa. Esta oposición no era más que una protesta, dentro de los términos legales, para buscar una disminución en los costos del proceso de conducción y las pérdidas en mulas (17), con las cuales corría enteramente la empresa privada del transporte.

La Renta estatal propuso como medidas a solucionar el problema, sin que ella tuviese que participar en los costos del transporte, la apertura y composición del camino. Así en 1793, se trató de buscar una comunicación directa con el Lago a través de la navegación del río Chama (18). Proyecto este que era una ambición - casi imposible, dada la escasez de capitales con que financiar tales obras y porque las técnicas de construcción con que contaban para enfrentar los elementos condicionantes de la geografía andino-montañosa eran de carácter transitorio e inconsis-

tente, posibles sólo a costa de constantes reparaciones (19). Ante esta situación se decidió por el camino más "cómodo, útil y ventajoso a la Renta": el Puerto de Santa Rosa (20).

Pero, en 1796, no sólo se protestó los costos del transporte en relación a las condiciones geo-estructurales, sino también a las condiciones funcionales (establecidas por la Renta a través de las disposiciones del contrato) y el precio del flete como un compensador de las condiciones y costos de los acarreros del tabaco propiedad de la Renta estatal (21).

Las medidas adoptadas por la empresa privada del transporte fueron las de rehusarse a realizar nuevos "asientos" de conducción (22) y la de elevar a través del Síndico Procurador de Mérida una protesta solicitando, o el aumento del flete de 3 a 4 pesos o, el cese de tal obligación (23).

Ante esta situación, la Renta solicitó el auxilio de las justicias Civiles para obligar a los dueños de las arrias a realizar nuevos "asientos" de conducción de la hoja inclusive, embargaron las arrias que el administrador consideró necesarias. A tales efectos se realizó una especie de censo de los dueños de mulas y el número de bestias que cada uno poseía y en base a esto se realizó una nómina, para el año de 1796, de los conductores con el número de mulas que debían aportar y las fechas en que debían realizar la conducción (24).

Conclusiones:

1. La organización administrativa del Estanco funcionó, como empresa de Estado, en la Provincia de Maracaibo, de manera eficiente a través de una distribución administrativa del control y vigilancia de las fases del proceso productivo del tá

baco. En la organización de las fases del proceso productivo del tabaco. En la organización de la fase del transporte en tres circuitos, Mérida adquirió importancia para los intereses económicos de la Renta y, por ello, el circuito más arduo y prolongado trayecto se le adjudicó a su Administración. Podemos decir, también que la funcionalidad administrativa fue suficiente en cuanto a la compensación de las tareas encomendadas a cada una de las Instituciones de la Renta estatal en la Provincia de Maracaibo (veáse cuadro N° 1).

2. La relación que se estableció entre la Renta y la empresa privada del transporte, en Mérida, para la efectucción del segundo circuito del proceso de conducción, llevaba implícita una contradicción de intereses, donde prevalecieron los intereses estatales por encima de los de los grupos criollos dueños de las arrias, quienes eran a la vez las personas más acaudaladas de la región, y desempeñaban cargos públicos, nombrados por el Cabildo (veáse cuadro 2); éste era la expresión política de la situación socio-económica del grupo de blancos criollos pudientes, quienes fueron afectados en sus privilegios socio-económicos y políticos por las medidas administrativas y fiscales de la Intendencia. Por lo que podríamos concluir que, el problema generado entre el Estancado y los arrieros empresarios de la jurisdicción de Mérida no es más que la expresión, en uno de los territorios de la Intendencia de Venezuela, de la existencia de intereses económicos de grupos criollos americanos, en una de las ramas de la economía privada colonial, distintos a los metropolitanos. Este elemento socio-económico será una de las razones principales por las que más tarde se iniciara el proceso de independencia.

NOTAS Y REFERENCIAS:

- (1) Arcila Farías Eduardo: *Historia de un Monopolio*, Caracas, U.C.V., Facultad de Humanidades y Educación, 1977, pp. 95 y 141-151.
- (2) A.H.M: Real Hacienda. Tomo XVII. "El subdelegado de Real Hacienda sobre la conducción de tabaco". 1796. fol. 1 y 13-13vto.
- (3) Paredes Huggins, Nelson: *Los transportes en el Rinterland Marabino*, 1910, Caracas, Colegio Universitario Francisco de Miranda (Mimeo - grafiado), s/f. p. 68-78.
- (4) Lizarralde, Roberto y Stephen Beckerman: *Historia contemporánea de los Bari*, en *Antropológica* N°58. Caracas, Fundación La Salle, Instituto Caribe de Antropología y Sociología, 1982, pp. 3-51.
- (5) Muñoz Orúa, Carlos Emilio: *Los Comuneros de Venezuela*, Mérida, ULA, 1977, p. 34.
- (6) A.H.M.: Real Hacienda. Tomo XIX. "Sobre el mantenimiento de las misiones". 1795, s.f.
- (7) Castillo L., Lucas: *La Grita*, Caracas, Ediciones del Congreso, Colección de Temas y Autores Tachirenses, Volumen 60, 1973, Tomo II, p. 28.
- (8) A.H.M.: Real Hacienda. Tomo N° XVII. "Expediente sobre exportaciones de tabaco para Maracaibo por el Puerto de Santa Rosa". 1796, fol. 1.
- (9) García, Antonio: *Los Comuneros, 1781-1981*, Bogotá, Editorial Plaza & Janes, 1981, p. 129.
- (10) García Antonio: Ob. cit. p. 130.
- (11) A.H.M. Real Hacienda. Tomo XVII. "Expediente sobre las fol. 1, vto.

(12) A.H.M.: Real Hacienda.Tomo N° XVII. "Expediente sobre las..... fol. 1 vto.

(13) Esto, en base a la concepción de distancia que se tenía en cuanto a tiempo del recorrido y dificultades del camino.

(14) A.H.M.: Real Hacienda. Tomo XVII. " Expediente sobre fol. 5 al 7 vto.

(15)A.H.M.: Real Hacienda.Tomo XVII. "El subdelegado de Real Hacienda sobre la conducción de tabaco". 1796. fol. 1 - 1 v.

(16) A.H.M.: Real Hacienda.Tomo XVII "Expediente sobre fol. 6.

(17) A.H.M.: Real Hacienda.Tomo XVII. Idem. fol. 20.

(18) SFC-IABN: "Expediente formado - sobre la navegación y tráfico del río Chama". 1793.

(19) A.H.M.: Real Hacienda.Tomo XVII. "El subdelegado de Realfol. 2.

(20) A.H.M.: Real Hacienda:Tomo XVII. Idem. fol. 2.

(21) A.H.M.: Real Hacienda.Tomo XVII. "Expediente sobre las ... fol.5 al 9.

(22) A.H.M.: Real Hacienda.Tomo XVII. "Sobre que las Justicias Reales y sus dependientes en el Distrito de Mérida auxilién los cargamentos de tabaco". 1796. fol. 1-1vto.

(23) A.H.M.: Real Hacienda.Tomo XVII. "Expediente sobre lasfol.8 vto.

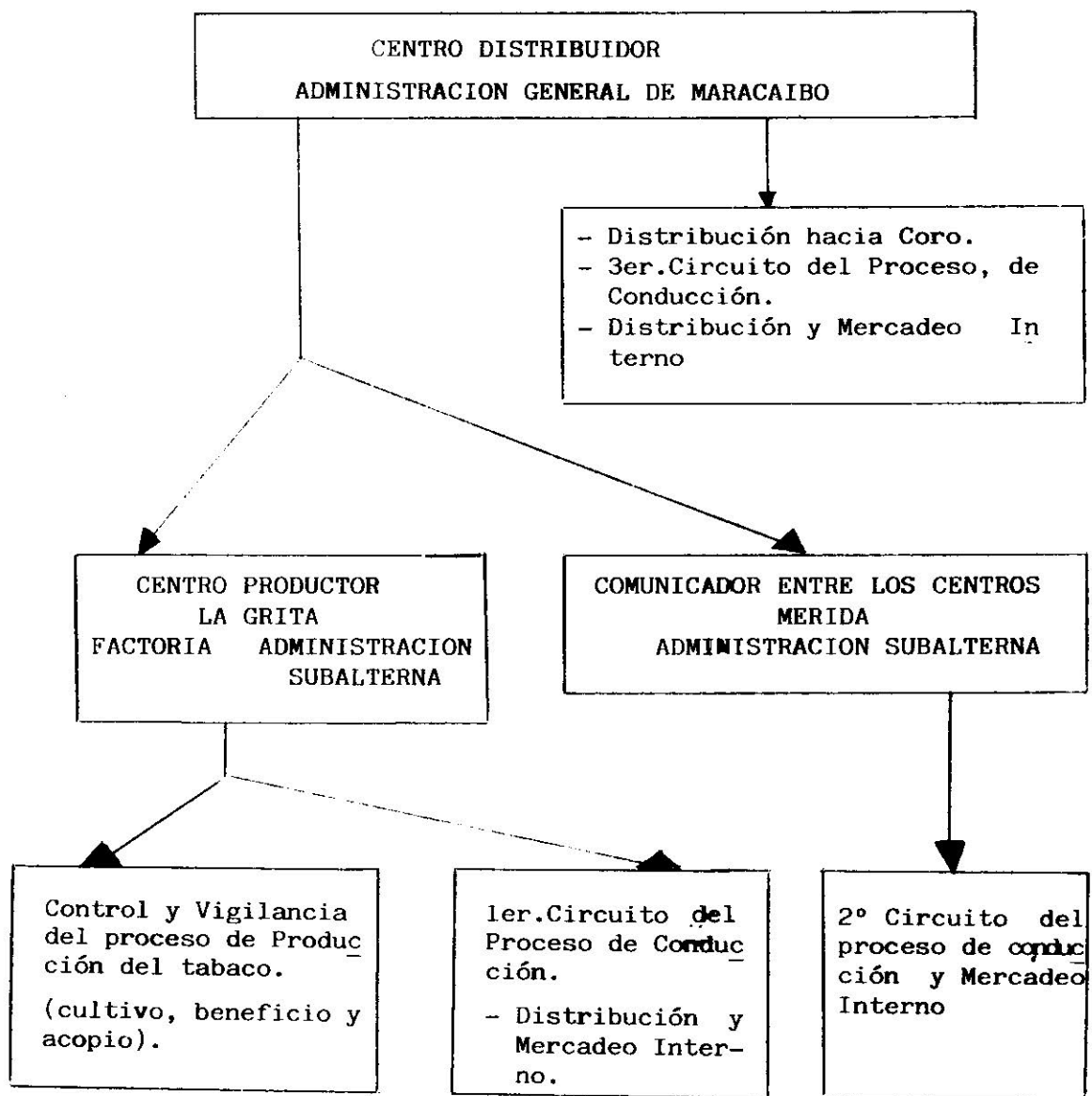
(24) A.H.M.: Real Hacienda.Tomo XVII. "Sobre que las Justic..... fol.1 -11 vto.

RESUMEN: (Tabaco): En este artículo el autor procuró reconstruir, a partir de la información de archivos, el circuito del transporte del tabaco - "ambirado" de La Grita al puerto lacustre de Santa Rosa, y las obligaciones impuestas a la administración subalterna de Mérida al respecto, con lo cual descubre una contradicción de intereses y el prevalecimiento de los intereses estatales sobre los grupos criollos, a pesar de ser éstos grupos acaudalados.

SUMMARY: In this article the author has reconstructed, on the basis of data from archives, the circuit by which "ambirado" tobacco was transported - from La Grita to the lake port of Santa Rosa, and the obligations imposed - on the subaltern administration in Mérida in this connection, which a contradiction between State interests and those of the creoles, in spite of the wealth of the latter.

CUADRO N° 1

ORGANIZACION ADMINISTRATIVA EN LA PROVINCIA DE MARACAIBO, DE LAS
FASES DEL PROCESO PRODUCTIVO DEL TABACO AMBIRADO



CUADRO N°
POBLACION PROPIETARIA DE MULAS CON SU RESPECTIVA PRODUCCION MULAR Y NUMERO
DE ELLAS FLETADAS

PROPIETARIO	N° DE MULAS QUE POSEE	FLETES POR CONTRATO	FLETES IMPUESTOS
Teniente Don Ignacio Rivas	50	-	-
Alcalde Juan N. Uzcátegui	40	-	-
Alcalde Fermín Ruíz	10	-	-
Procurador Gral. A. Luna	100	-	-
Adm. de Correo Ing° Picón	60	-	-
Francisco A. Uzcátegui	50	-	-
Juan Antonio Dávila	20	-	-
Blas Ignacio Dávila	20	-	-
Antonio Uzcátegui	15	-	-
Mariano Verastegui	30	-	-
Antonio Rivas	30	-	-
Miguel Rivas	20	-	-
Alonso Rivas	20	30	-
Francisco Dávila	30	30	-
Paula Rodríguez y sus hijos	40	60	-
Manuel Dávila	20	30	-
Juan Luiz López	40	-	9
Jacinto Fernández	10	-	-
Hipólito Guillén	4	-	-
Antonio Salas	6	-	-
Bentura Fernández	10	-	-
Alexo Fernández	4	-	-
Luis Angarita	5	-	-
Santos Angarita	5	-	-
Félix Rodríguez	8	-	-
Bernardo Márquez	10	-	-
Manuel Sosa	10	-	-
Los Albormoces	10	-	-
Pedro Lobo	10	-	-
Xavier Lobo	5	-	5
Joseph Lobo	5	-	5
Joseph Francisco Rivas	5	-	5
Manuel Calderón	6	-	-
Félix Carrillo	6	-	-
Rafael Barrios	5	-	-
Domingo Márquina	5	-	5
Pedro Contreras	10	-	5
Los Calderones del Arenal	20	-	-
Juan Agustín Gutiérrez	10	-	-
Cura del Pueblo Nuevo	10	-	-
José Vicente Dugarte	10	-	-
José Uzcátegui	25	-	-
Anselmo Pino	30	-	8
Guillermo Parra	25	-	10
Vicente Pino	15	5	-
Ignacio Aranguren	20	-	-
Gerónimo Meza	12	12	11

Continúa

CUADRO N°
(Continuación)

PROPIETARIO	N° DE MULAS QUE POSEE	FLETES POR CONTRATO	FLETES IMPUESTOS
Juan Francisco Moreno	8	-	8
Los Monsalves de Tabay	30	-	19
Rito León	4	-	4
Juan Roxas	8	-	8
Cura de Chiguará	10	-	5
Juan Andrés Rivas	15	-	-
Gregorio Rivas	30	-	-
Antonio Rivas	10	-	-
Ing° Montilla Estanquillas	10	-	-
Cura de Timotes	10	-	-
José de Jesús Valero	15	-	-
José Trinidad Rivas	6	-	-
Alonso Moreno	40	-	-
Damián López	10	-	-
Francisco López	5	-	-
Bernardo Valero Estanquillas	5	-	-
Juan I. Alvarez de Silva	10	-	-
Antonio Dávila Asent. de U.	25	-	-
Nicolás Rangel	10	-	-
Juan José Rangel	12	-	-
Manuel Rodríguez de Lagunillas	5	-	-
Juan Mateo García	5	-	-
Simón Pino	5	-	-
Ventura Pino	5	-	-
Juan Ilario	8	-	-

Quadro elaborado en base a la información contenida en: A.H.M: Real Hacienda, tomo XVII, 1796, Sobre conducción de tabaco, folios 10 y 10 vto.



Churuata Panare

(foto Museo Etnográfico de Guayana)